

## PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 09-079374

(43)Date of publication of application : 25.03.1997

(51)Int.Cl.

F16H 61/18  
 B60K 41/28  
 F02D 29/00  
 F16D 25/14  
 F16H 61/12  
 F16H 63/40  
 // B60K 20/00  
 F16H 59:42  
 F16H 59:44  
 F16H 59:50  
 F16H 59:54  
 F16H 59:56  
 F16H 63:20

(21)Application number : 07-236884

(71)Applicant : MITSUBISHI MOTORS CORP

(22)Date of filing : 14.09.1995

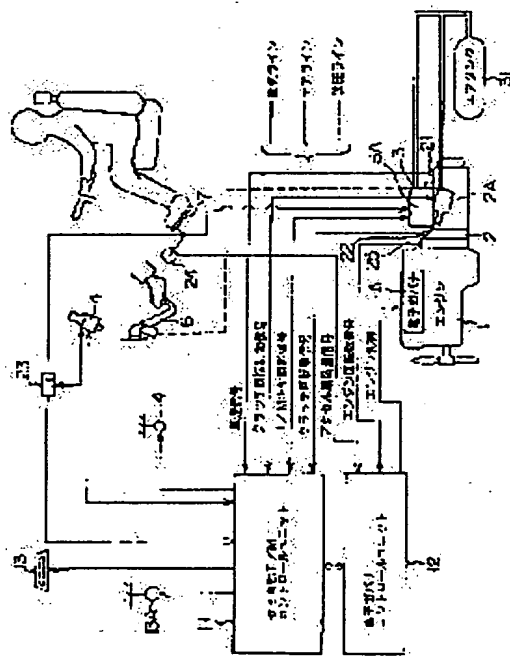
(72)Inventor : MATSUMOTO HIROSHI  
SHIGA NOBUHIDE

## (54) SPEED CHANGE GEAR

## (57)Abstract:

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To discriminate a disengaged state when a clutch is disengaged by a method wherein when it is detected that a vehicle is stopped and it is detected that a vehicle is not in a running state or a driver effects no drive operation, it is announced to a driver that a clutch mechanism is in a disengagement state.

**SOLUTION:** In a semiautomatic T/M control unit 11, when it is detected from signals from a vehicle stop state detecting means and an operation state detecting means that a vehicle is in a stop state, a clutch mechanism 2 is automatically switched to a disengagement state by a clutch control means. When a clutch mechanism 2 is set to the disengagement state, it is detected that a driver is not in a driving state, an alarm is sounded by an alarm buzzer 14. Further, after the lapse of a given time starting from shift of the clutch mechanism 2 to a disengagement state, an alarm is sounded and after a gear position at a gear shift mechanism 3A is shifted to a neutral position, a clutch is engaged and it is prevented from occurring that a vehicle is started when a driver is not in a drive state.



## LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

21.01.1999

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than  
the examiner's decision of rejection or  
application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number] 3198886

[Date of registration] 15.06.2001

[Number of appeal against examiner's decision  
of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's  
decision of rejection]

[Date of extinction of right]

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

特開平9-79374

(43)公開日 平成9年(1997)3月25日

(51)IntCl.	識別記号	庁内整理番号	FI	技術表示箇所
F16H 61/18			F16H 61/18	
B60K 41/28			B60K 41/28	
F02D 29/00			F02D 29/00	C
F16D 25/14	640		F16D 25/14	640S
F16H 61/12			F16H 61/12	

審査請求 未請求 請求項の数 6 OL (全 21 頁) 最終頁に続く

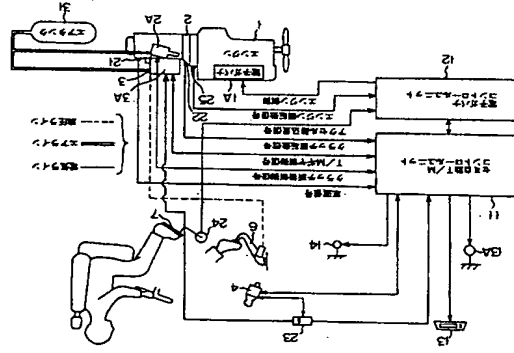
(21)出願番号	特願平7-23884	(71)出願人	00006286 三菱自動車工業株式会社 東京都港区芝五丁目33番8号
(22)出願日	平成7年(1995)9月14日	(72)発明者	松本 浩 東京都港区芝五丁目33番8号・三菱自動車工業株式会社内
		(72)発明者	志賀 信秀 東京都港区芝五丁目33番8号・三菱自動車工業株式会社内
		(74)代理人	弁護士 横山 幸 (外1名)

## (54)【発明の名称】 変速装置

## (57)【要約】

【課題】 自動変速モードでクラッチが自動的に切られる場合に、クラッチが繋がると、変速機内での現変速段が有効化されて不要に発進したり、エンストを起す。

【解決手段】 車両停止状態検出手段50からの信号により自動変速モード時にクラッチ切り動作が行なわれると、運転状態検出手段からの信号により、運転者が運転状態にないときにクラッチ機構2が切られていることを監視し、さらには、クラッチ切り時間の経過によって変速機内をニュートラル位置に切り換える制御を行なう制御手段11を備えていることを特徴としている。



(2)

特開平9-79374

## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 エンジンの出力軸に接続されているクラッチ機構と、

上記クラッチ機構を断接駆動するクラッチ断接用アクチュエータと、

上記クラッチ機構を介してエンジンから入力される駆動トルクによる回転速度を複数段の変速段で変速し得るギヤ機構を備えた変速機と、

変速段選択手段からの変速指令の内容に応じて上記変速機のギヤ機構の噛み合い状態を切換えながら上記変速段を選択的にシフト動作させるギヤシフト用アクチュエータとを備えた変速装置において、

車両が停止される状態にあることを検出する車両停止状態検出手段と、

車両が走行状態にないことを検出する車両運転状態検出手段と、

運転者が運転状態にないことを検出する運転状態検出手段と、

上記車両停止状態検出手段からの検出信号により、車両が停止されている状態が検出されると、クラッチペダルの操作開始に先行して上記クラッチ機構を断接状態に設定するように上記クラッチシフト用アクチュエータを制御するクラッチ制御手段と、

上記車両停止状態検出手段からの検出信号により、車両が停止していることを検出されるとともに、上記運転状態検出手段または運転状態検出手段からの検出信号により、車両が走行状態にない状態または運転者が運転操作を行わない状態であることを検出されると、上記クラッチ機構が断接状態であることを運転者に警報する警報手段と、を備えていることを特徴とする変速装置。

【請求項2】 請求項1記載の変速装置において、変速機のギヤ機構における現変速段に相当して噛み合い状態にあるギヤ段を検出するギヤ位置検出手段と、上記ギヤシフト用アクチュエータを制御するギヤシフト制御手段とをさらに備え、

上記運転状態検出手段が、上記車両停止状態検出手段からの信号により、車両が停止状態にあることを検出されると、上記ギヤ位置検出手段からの検出信号により現段階でのギヤ位置がニュートラル位置でない場合、上記クラッチ機構が断接状態に設定されてから所定時間経過後であることを検出した後、上記警報手段が警報を発するとともに、

上記ギヤシフト制御手段は、ギヤ位置がニュートラル位置に切り換えられるようにギヤシフトユニットを動作させる。

上記クラッチ制御手段が上記クラッチ機構が噛み合い状態にあることを特徴とする変速装置。

【請求項3】 請求項1記載の変速装置において、上記運転状態検出手段は、ドア開閉検出手段で構成されていることを特徴とする変速装置。

【請求項4】 請求項1記載の変速装置において、上記運転状態検出手段は、運転者が運転席に寄座した状態で運転姿勢にないことを検出する手段で構成されていることを特徴とする変速装置。

【請求項5】 請求項1記載の変速装置において、上記制御手段は、車速情報とエンジン回転数情報とブレーキ作動情報と変速機での変速段検出情報とに応じてクラッチを断接制御することを特徴とする変速装置。

【請求項6】 エンジンの出力軸に接続されているクラッチ機構と、

上記クラッチ機構に接続されているクラッチペダルの作動に応じて上記クラッチ機構を断接駆動するクラッチ断接用アクチュエータと、

上記クラッチ機構を介してエンジンから入力される駆動トルクによる回転速度を複数段の変速段で変速し得るギヤ機構を備えた変速機と、

変速段選択手段からの変速指令の内容に応じて上記変速機のギヤ機構の噛み合い状態を切換えながら上記変速段を選択的にシフト動作させるギヤシフト用アクチュエータとを備えた変速装置において、

車両が停止される状態にあることを車速の変化傾向により検出する車両停止状態検出手段と、

上記変速機のギヤ機構において現変速段に相当して噛み合い状態にあるギヤ段を検出するギヤ位置センサと、

上記車両停止状態検出手段からの信号により、車両が停止状態にあることを検出されると、上記ギヤ位置検出手段からの信号により現段階でのギヤ位置がニュートラル位置でない場合、上記クラッチ機構が断接状態に設定されてから所定時間経過後、上記ギヤシフト用アクチュエータをギヤ位置がニュートラル位置に切換えられるように動作させた後、クラッチを接状態にする制御手段と、を備えていることを特徴とする変速装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、変速装置に関し、さらに詳しくは、手動変速モードおよび自動変速モードを選択することができる変速装置に関する。

【0002】

【従来の技術】 一般に、トラックやバス等の大型車両では、変速時、運転者により操作されるチェンジレバーの動きが、そのチェンジレバーに連結されているコントロールロッド等のリンク機構を介してエンジンの駆動力出力側に付設されている変速機に伝えられ、変速機内で選

択されたギヤの噛み合い制御が行われるようになっている。

【0003】 しかし、このような変速に用いられる機構には、コントロールロッド等のリンク機構を動作させるために過大な力を要することから、運転者にとって変速操作の際の負担が大きくなるという問題があった。

【0004】 そこで、従来では、チェンジレバーを用い

た選択操作に応じて上記した変速機内の選択段位のギヤの噛み合い制御を空圧や油圧を用いたアクチュエータによって行うことができる構成を備えた変速装置が提案されている。

【0005】この変速装置では、チェンジレバーの操作位置を検出し、その位置検出信号に基づいてアクチュエータを動作させるようになっている。このような構成によれば、運転者は、単にチェンジレバーの操作力だけでリンク機構を操作するための力を必要としない。また、変速時の負荷が軽減される利点がある。

【0006】一方、運転者への変速操作力を軽減するための方法としては、自動変速機を構成することがある。

【0007】しかし、自動変速機を用いた場合には次のような問題がある。トラックやバス等の大型車両では、伝達されるべき駆動トルクが小型車両に比べて格段に大きい。このため、小型車両に用いられているトルクコンバータに対する負荷が過大になりやすい。この問題を解消する目的で、手動変速機と同様に、摩散力を利用した機械式クラッチを用いて駆動トルクの伝達効率を低下させないようになっている。一方、その機械式クラッチを自動的に断接するアクチュエータを設けることにより、クラッチペダルを踏み込むことなく変速動作が行えるようにした構成が提案されている。

【0008】ところで、自動変速機を用いた場合には、車両の走行状態において運転者が自ら変速断位を選択したい場合がある。例えば、発進時や坂道走行等を対象とした場合、自動変速機では、アクセルの踏み込み量やその踏み込み量に対するエンジン回転数および車速の変化を監視した上で変速断位を選択する傾向にあるため、変速断位が選択されてその変速断位による変速比が得られるギヤの噛み合い制御が完了するまでの時間が長大化してしまう。このような場合、運転者は、自ら変速断位を選択することにより、変速断位を選択するまでの時間を短くして選択された変速断位に対応するギヤの噛み合い制御が完了するまでの時間を短縮しようとする考えられる。

【0009】このため、車両の走行状態に応じて自動的に変速を行うことができる自動変速モードと運転者による変速断位の選択に応じた変速が行える手動変速モードとを選択できるセミオートマチック式自動変速装置が提案されている（例えば、特公6-53479号公報）。

【0010】上記公報には、手動変速モードが選択された場合、運転者が選択した手動選択チェンジレバーのシフト切換え方向と、所定時間内でのチェンジレバーを中心位置から所定方向に繰り返す変位の回数とをきむチェンジレバーの作動状態を検出し、チェンジレバーの所定方向への変位の繰り返り返しを運転者が選択した1つの連続するシフト変位と看做して現段階でのギヤの噛み合い位置から選択された変速断位に相当するギヤ位置へ直接

シフトするよう変速機のギヤ位置を決定するようにしている。

【0011】このような構成によれば、運転者自身が、走行状態に基づいて必要とする変速断位を決め、所定時間におけるチェンジレバーの操作回数により定まる変速断位を1つのシフト変位と看做して直接変速断位に相当するギヤ位置にシフトすることができ。

【0012】自動変速モードでは、低速段での走行時にはクラッチの断接時に生じる変速ショックが顕著であったり、エンジン停止を招きやすいことを防止するために、クラッチ圧を教唆に調整するためのクラッチ断接用アクチュエータの構造および制御が複雑となる。

【0013】一方、上記した自動変速モードでの制約に対し、自動変速モードにおいては、低速段での走行時にも自動変速を可能にして運転者によるクラッチペダルの操作回数を少なくし、運転操作の負担を軽減することが要望されている。

【0014】そこで、自動変速モードにおいて、発進時および停止時のみクラッチの操作を行うようにし、それ以外の変速動作を自動化することが考えられる。

【0015】

【発明が解決しようとする課題】しかし、自動変速モードで一旦発進すると、停止時以外にクラッチ操作を行う必要がないことから、車両を停止させるときにクラッチ操作を怠るとエンジンが停止することがある。

【0016】そこで、自動変速モードにおいて、次の条件が満足された時に自動的にクラッチを断接状態に切換え、クラッチを切る動作ができるようにすることが考えられる。

【0017】(1) 車速が所定値以下であること  
(2) エンジン回転数が所定値以下であること  
(3) プレーキが作動していること

(4) 変速段が、一例として第1速～第7速等に設定され、ニュートラル位置でないこと  
上記条件が満足されると、自動的にクラッチが切られるが、その時点に設定されている変速段が維持されたままであると、仮にクラッチ断接用アクチュエータの作動が適正でなくクラッチが緩がった場合には、エンジンが起動したり、その後の駆動が車両に発生することがある。【0018】そこで、本発明の第1の目的は、上記従来の変速装置における問題に鑑み、自動的にクラッチを切ることができる構成において、クラッチが切られた場合にその状態を識別することができる構成を備えた変速装置を提供することにある。

【0019】本発明の第2の目的は、自動的にクラッチが切られた場合、一定時間経過後、その状態を識別できるようにするとともに、識別できる状態で運転者の意思によりクラッチが繋がっても発進できないようにすることができ、構成を備えた変速装置を提供することにある。

【0020】

【課題を解決するための手段】この目的を達成するため、請求項1記載の発明は、エンジンの出力軸に接続されているクラッチ機構と、上記クラッチ機構を断接駆動するクラッチ断接用アクチュエータと、上記クラッチ機構を介してエンジンから入力される駆動トルクによる回転速度を複数段の変速段で変速し得るギヤ機構を備えた変速機と変速断位の選択手段とを備え、上記クラッチ機構を断接駆動するクラッチ断接用アクチュエータは、上記変速機のギヤ機構の噛み合い状態を検出し、上記変速断位の選択手段にシフト動作をさせるギヤシフト用アクチュエータとを備えた変速装置において、車両が停止される状態にあることを検出する車両停止状態検出手段と、車両が走行状態にないことを検出する車両運転状態検出手段と、運転者が運転状態にないことを検出する運転状態検出手段と、上記車両停止状態検出手段からの検出信号により、車両が停止されている状態を検出されることと、上記運転状態検出手段または運転状態検出手段からの検出信号により、車両が走行状態にない状態または運転者が運転操作を行っていない状態であることを検出することと、上記クラッチ機構を断接状態に切換え、クラッチを切る動作をさせることが考えられる。

【0021】請求項2記載の発明は、請求項1記載の変速装置において、変速機のギヤ機構における変速断位に相当する噛み合い状態にあるギヤ位置を検出するギヤ位置検出手段と、上記ギヤシフト用アクチュエータを制御するギヤシフト制御手段とをさらに備え、上記運転状態検出手段が、上記車両停止状態検出手段からの信号により、車両が停止状態にあることが検出されると、上記ギヤ位置検出手段からの検出信号により現段階でのギヤ位置がニュートラル位置でない場合、上記クラッチ機構が断接状態に設定されてから所定時間後であることを検出し、上記警告手段が警告を発するとともに、上記ギヤシフト制御手段は、ギヤ位置がニュートラル位置に切り換えられるようにギヤシフト用アクチュエータを動作させ、上記クラッチ制御手段が上記クラッチ機構が噛み合い状態にあることを検出している。

【0022】請求項3記載の発明は、請求項1記載の変速装置において、上記運転状態検出手段は、ドア開閉検出手段で構成されていることを特徴としている。

【0023】請求項4記載の発明は、請求項1記載の変速装置において、上記運転状態検出手段は、運転者が運転中に一度座した状態で運転姿勢にないことを検出する手クラッチ制御手段が上記クラッチ機構が噛み合い状態にあることを検出している。

【0024】請求項5記載の発明は、請求項1記載の変速装置において、上記制御手段は、車速情報とエンジン

回転数情報とブレーキ作動情報と変速機での変速段検出情報とに応じてクラッチを断接制御することを特徴としている。

【0025】請求項6記載の発明は、エンジンの出力軸に接続されているクラッチ機構と、上記クラッチ機構に接続されているクラッチペダルの作動に応じて上記クラッチ機構を断接駆動するクラッチ断接用アクチュエータと、上記クラッチ機構を介してエンジンから入力される駆動トルクによる回転速度を複数段の変速段で変速し得るギヤ機構を備えた変速機と、変速断位の選択手段とを備え、上記クラッチ機構を断接駆動するクラッチ断接用アクチュエータは、上記変速機のギヤ機構の噛み合い状態を検出し、上記変速断位の選択手段にシフト動作をさせるギヤシフト用アクチュエータとを備えた変速装置において、車両が停止される状態にあることを車速の変化傾向により検出する車両停止状態検出手段と、上記変速機のギヤ機構において現段階でのギヤ位置を検出するギヤ位置検出手段からの検出信号により、車両が停止状態にあることを検出されることと、上記ギヤ位置検出手段からの検出信号により現段階でのギヤ位置がニュートラル位置でない場合、上記クラッチ機構が噛み合い状態に設定されてから所定時間経過後、上記ギヤシフト用アクチュエータをギヤ位置がニュートラル位置に切換えられるように動作させた後、クラッチを切る動作をする制御手段と、を備えている。

【0026】

【実施例】以下、図によって本発明の詳細を説明する。【0027】図1は、本発明に係る変速装置であるセミオートマチック式自動変速装置の全体構成を説明するためのブロック図である。

【0028】図2は、本実施例におけるセミオートマチック式自動変速装置は、エンジンおよびそのエンジン1の出力部に付設されているクラッチ機構2と、変速機本体3と、変速機本体3用の制御手段（以下、セミオートマチックコントロールユニットという）11とにより主要部が構成されている。

【0029】本実施例に示されているエンジン1はディゼーエンジンであり、このため、燃料供給量を調整制御するための電子制御ガバナ1Aが備えられており、この電子制御ガバナ1Aは、制御手段をなす電子ガバナコントロールユニット12によって作動制御されるようになっている。

【0030】クラッチ機構2には、変速段切換手段に相当し、クラッチ用アクチュエータとして機能するクラッチプースタ2Aが付設されており、このクラッチプースタ2Aは、セミオートマチックコントロールユニット11により制御されるエアタンク31からのエアの供給状態に応じて、クラッチ機構2を断接駆動できるようにしている。

【0031】変速機本体3は、本実施例の場合、前進7

段、後進1段の変速段を構成しており、これら各変速段に対応するギヤ機構の噛み合いは、セミオートT/Mコントルユニット11による制御されるギヤシフト用アクチュエータとしてのギヤシフトユニット(GSU)3Aによって切換えられる。ギヤシフトユニット(GSU)3Aには、変速段を検出するためのポジションセンサで構成されているトランスミッションギヤセンサ(図示せず)が設けられており、噛み合い状態にあるギヤの位置を検出して変速段位置信号をセミオートT/Mコントルユニット11に出力するようになっている。

[0032] セミオートT/Mコントルユニット11には、手動変速用遠隔制御部11Aと自動変速用遠隔制御部11Bとが設けられている。

[0033] セミオートT/Mコントルユニット11には、変速操作手段に相当するシフト操作手段としてのチェンジレバーユニット4、車速センサ21、クラッチペダル6が設けられたことを検出するクラッチセンサユニット(図示せず)、トランスミッションギヤセンサ(図示せず)、クラッチ回転数センサ22、ブレーキが設けられた時はブレーキへのエア供給圧がブレーキ動作圧である場合を検出してストッパランプを点灯させるストッパランプスイッチで構成されたブレーキ検出手段70が入力側に接続されている。

[0034] 本実施例では、ブレーキ装置として、ブレーキ作動時に車輪の空転を防止することができるABS(アンチロックブレーキシステム)や、発進時や加速時に駆動輪のスリップを抑制して安定した駆動力を確保するためのASR(アシスビリティコントロール)を備えており、この装置の作動信号がセミオートT/Mコントルユニット11に出力されるようになっている。

[0035] セミオートT/Mコントルユニット11の出力側には、エマージェンシイッチ23、ディスプレイユニット13、変速モード切換え時に番号音(ビップという音)を発生させる切換えブザー13Aおよび警報ブザー14が接続されている。さらにセミオートT/Mコントルユニット11には、電子ガバナ1Aが接続され、エンジン回転数制御が行われるようになっている。

[0036] 電子ガバナ1Aは、エンジン回転数制御部11A、アクセル踏み量センサ24、エンジン回転数センサ25が入力側に接続され、出力側には電子ガバナ1Aが接続されている。アクセル踏み量センサ24は、アクセルペダル71に付設されており、踏み量に比例した信号を出力するようになっている。

[0037] チェンジレバーユニット4には、運転者によって操作されるチェンジレバー4Aが設けられており、チェンジレバー4Aは、図2に示すように、比較的短いストロークで操作が行える構造を備えている。

[0038] チェンジレバー4Aは、図3に示すように、並列するシフト方向およびこれらシフト方向と直交

するセレクト方向とに移動することができ、これら各方向でのシフトパターンは、一方のシフト方向にて、N(ニュートラル)とR(リバース)と自動変速モードに相当するD(ドライブ)とが設定され、他方のシフト方向にて、上記D(ドライブ)位置からセレクト方向にチェンジレバー4Aが動かされた位置に設定された自動変速モードに相当するM(マニュアル)を、さらにUP(シフトアップ)とDOWN(シフトダウン)とが設定された1型シフトパターンが設定されている。

[0039] 上記したシフトパターンにおけるNポジション、RポジションおよびDポジションに位置したチェンジレバー4Aは、その位置への操作後に運転者の手が離れた場合でもその位置に保持されて停止するようになっている。一方、Mポジションが選択された後、UPポジションあるいはDOWNポジションに操作された場合、運転者、運転者の手が離れると、Mポジションに向けて自動的に復動してその位置で保持されるようになっている(図3では、この位置にチェンジレバー4Aが保持されることを意味するホールドと表示されている)。チェンジレバー4Aの各ポジションの検出は、図示されないポジションセンサからなる切換え信号検出手段によって行われるようになっている。

[0040] 手動変速モード時には、チェンジレバー4Aの操作に応じてセミオートT/Mコントルユニット11の手動変速用遠隔制御部11Aを介してギヤシフトユニット3Aが遠隔操作されるようになっている。このため、運転者は、チェンジレバー4Aの操作時、きわめて小さな操作力を用いるだけで、なお、遠隔操作されるギヤシフトユニット3Aは、変圧圧あるいは油圧を用いたアクチュエータの作用によってギヤの噛み合い制御が行われるようになっている。この点に関しては後で詳しく説明する。

[0041] 自動変速モード時には、セミオートT/Mコントルユニット11の自動変速用遠隔制御部11Bを介してギヤシフトユニット3A、クラッチブースタ2Aが遠隔操作され、さらに電子ガバナ1A用コントルユニット12を介して電子ガバナ1Aが遠隔操作されて、変速のためのギヤシフトに見合うエンジン1側のエンジン回転数の制御が実行される。

[0042] 本実施例の場合、発進時のクラッチ接続操作が行われる場合を除いて2段から7段の変速段を用いた自動変速モードが実行されるようになっている。

[0043] このような自動変速モードでは、比較的単純なオンオフ制御のみでクラッチの断接操作が可能で高速度で運転者による煩雑なクラッチ操作をなくして運転者のクラッチ操作に要する負担を軽減する一方、エンジン停止を招かないように微妙なクラッチ操作が必要となる低速段でのクラッチ操作に際するクラッチブースタ2Aの構造複雑化や制御の複雑化を招かないようにすることが可能になる。

[0044] セミオートT/Mコントルユニット11の自動変速用遠隔制御部11Bには、車両が停止されたことを検出する車両停止状態検出手段50と、停車時にクラッチブースタ2Aを制御してクラッチ2の断接を行わせるクラッチ制御手段60とが接続され、自動変速モード時のクラッチ2の断接制御およびアクセル操作およびギヤシフト制御が行われるようになっている。

[0045] チェンジレバーユニット4には、運転者によって操作されるチェンジレバー4Aが設けられており、チェンジレバー4Aは、図2に示すように、比較的短いストロークで操作が行える構造を備えている。

[0046] チェンジレバー4Aは、図3に示すように、並列するシフト方向およびこれらシフト方向と直交するセレクト方向とに移動することができ、これら各方向でのシフトパターンは、一方のシフト方向にて、N(ニュートラル)とR(リバース)と自動変速モードに相当するD(ドライブ)とが設定され、他方のシフト方向にて、上記D(ドライブ)位置からセレクト方向にチェンジレバー4Aが動かされた位置に設定された手動変速モードに相当するM(マニュアル)を、さらにUP(シフトアップ)とDOWN(シフトダウン)とが設定された1型シフトパターンが設定されている。

[0047] 上記したシフトパターンにおけるNポジション、RポジションおよびDポジションに位置したチェンジレバー4Aは、その位置への操作後に運転者の手が離れた場合でもその位置で保持されて停止するようになっている。一方、Mポジションが選択された後、UPポジションあるいはDOWNポジションに操作された場合、運転者、運転者の手が離れると、Mポジションに向けて自動的に復動してその位置で保持されるようになっている(図3では、この位置にチェンジレバー4Aが保持されることを意味するホールドと表示されている)。チェンジレバー4Aの各ポジションの検出は、図示されないポジションセンサからなる切換え信号検出手段によって行われるようになっている。

[0048] 手動変速モード時には、チェンジレバー4Aの操作に応じてセミオートT/Mコントルユニット11の手動変速用遠隔制御部11Aを介してギヤシフトユニット3Aが遠隔操作されるようになっている。このため、運転者は、チェンジレバー4Aの操作時、きわめて小さな操作力を用いるだけで、なお、遠隔操作されるギヤシフトユニット3Aは、変圧圧あるいは油圧を用いたアクチュエータの作用によってギヤの噛み合い制御が行われるようになっている。この点に関しては後で詳しく説明する。

[0049] 自動変速モード時には、セミオートT/Mコントルユニット11の自動変速用遠隔制御部11Bを介してギヤシフトユニット3A、クラッチブースタ2Aが遠隔操作され、さらに電子ガバナ1A用コントルユニット12を介して電子ガバナ1Aが遠隔操作さ

れて、変速のためのギヤシフトに見合うエンジン1側のエンジン回転数の制御が実行される。

[0050] 本実施例の場合、発進時のクラッチ接続操作が行われる場合を除いて2段から7段の変速段を用いた自動変速モードが実行されるようになっている。

[0051] このような自動変速モードでは、比較的単純なオンオフ制御のみでクラッチの断接操作が可能で高速度で運転者による煩雑なクラッチ操作をなくして運転者のクラッチ操作に要する負担を軽減する一方、エンジン停止を招かないように微妙なクラッチ操作が必要となる低速段でのクラッチ操作に際するクラッチブースタ2Aの構造複雑化や制御の複雑化を招かないようにすることが可能になる。

[0052] セミオートT/Mコントルユニット11の自動変速用遠隔制御部11Bには、車両が停止されたことを検出する車両停止状態検出手段50と、停車時にクラッチブースタ2Aを制御してクラッチ2の断接を行わせるクラッチ制御手段60とが接続され、自動変速モード時のクラッチ2の断接制御およびアクセル操作およびギヤシフト制御が行われるようになっている。

[0053] 車両停止状態検出手段50には、車速センサ21、クラッチ回転数センサ22およびブレーキ作動検出手段70が接続されており、これらセンサおよび検出手段からの情報に基づいて、車両が停止した状態にあることを検出するようになっている。車両が停止する状態にあることを判断する条件としては、クラッチ回転数が例えば600rpmに決められた規定値以下である場合あるいはブレーキが作動されて車速が例えば30km/hに決められた規定値以下である場合が用いられる。

[0054] クラッチ制御手段60は、車両停止状態検出手段50からの信号により、車両が停止している時あるいは停止直前であることを検出した時に、クラッチ機構2の索を断断して断状態に切換えるためにクラッチブースタ2Aを制御するようになっている。さらにクラッチ制御手段60は、車両停止時には所定時間の間、クラッチ制御手段60は、車両停止時に所定時間間、クラッチ機構を断状態に保持するようになっている。

[0055] さらにセミオートT/Mコントルユニット11には、エンジン負荷検出手段90が接続されている。

[0056] エンジン負荷検出手段90は、アクセル踏み量を検出するアクセル踏み量検出センサ24、エンジン回転数センサ25およびギヤシフト3A内でのギヤ位置を検出するトランスミッションギヤセンサ(図示せず)を備えており、アクセル開度やエンジン回転数に基づいてエンジン1の負荷状態を検出する。

[0057] セミオートT/Mコントルユニット11では、エンジン負荷検出手段90からの信号により、自動変速用遠隔制御部11Bにて変速すべき目標変速段を設定するようになっている。さらに自動変速用遠隔制御

部111では、車両が停止する状態にあるとき、クラッチ制御手段60によって設定されるクラッチ機構2の断状態が完了後に、車速情報およびエンジン負荷検出手段90からの情報に応じて最適な変速段を設定し、その変速段へのクラッチ動作を行わせるようになっている。なお、自動変速制御およびクラッチ変速制御に関しては後述で詳しく説明する。

【0059】セミオートT/Mコントロールユニット11には、上記各検出手段に加えて、運転状態検出手段91が接続されている。

【0059】運転状態検出手段91は、クラッチ制御手段60によってクラッチ2が自動的に切られたときに運転者が運転状態にないことを検出するためのものであり、ドア開閉スイッチあるいは、運転者の意識状態を検出する検出センサ、あるいは、意識した状態にあって運転状態にある時の運転者の存在を検出できるソナー等が用いられる。ドア開閉スイッチは、ドアが開放された時に検出信号を出力し、検出センサは運転者がシートに着座していない時に検出信号を出力する。さらにソナーは、意識して運転状態にあるときの運転者の存在を認識できるときには検出信号を出力しない、意識しながらも運転状態にないことにより運転状態にあるべき運転者の存在を認識できない時に検出信号を出力するようにしている。ソナーを用いた場合に検出信号が出力される場合としては、運転者が意識しながら座り方をし、まい、運転状態にない時がある。

【0060】セミオートT/Mコントロールユニット11では、車両停止状態検出手段50および運転状態検出手段91からの信号により、車両が停止する状態にあることが検出されると、クラッチ制御手段60により自動的にクラッチ機構2を断状態に切換える一方、クラッチ機構が断状態に設定されたときに運転者が運転状態でないことが検出されると、その状態であることを警報ブザー114により警報するようになっている。

【0061】さらに、セミオートT/Mコントロールユニット11では、クラッチ機構2が断状態に切換えられたから所定時間経過後、警報するとともに、ギヤシフト機構3Aでのギヤ位置をニュートラル位置に切換えた後クラッチを繋ぎ、運転者が運転状態にない時にクラッチが繋がって発進するのを防止する。この制御に関しては後述する。

【0062】ディスプレイユニット13は、1段乃至7段、R、Nのなかでの現在の変速段の表示を行うための表示部および自動変速モードを表示するためのインジケータランプが備えられており、表示部での表示内容およびインジケータランプの点灯状態により、運転者が現在の変速段および自動変速モードにあることを判別できるようになっている。

【0063】警報ブザー14は、シフトアップ時に既に最高変速段（第7段）に設定されている場合やシフトダウ

ン時に既に最低変速段（第1段）に設定されている場合さらには、シフトダウン時にオーバランの虞がある場合さらにはシフトチェンジ後にエンジン停止を招く虞がある場合および自動的にクラッチが切られた際に警報音を発生させるようになっている。

【0064】ギヤシフトユニット3Aおよびクラッチブースタ2Aを駆動するためのエアライン系および油圧ライン系の構成は図4に示されている。

【0065】図4において、符号311はメインエアタンクであり、エマージエンシタング31Cが付設されている。符号311Aはサブエアタンクであり、ブレーキ用タンクと接続されている。符号311Bはブレーキ用タンクと接続されている。符号311Cはサブエアタンクである。

【0066】符号32は、エア配管（エアホース）、符号33はチェックバルブ、符号34はダブルチェックバルブ、符号35A～35Cはローエアプレッシャスイッチである。

【0067】符号36A～36Dは、電磁式の3ウェイバルブであり、図4においては、バルブ36BをMVP、バルブ36CをMVR、バルブ36DをMVWと表示してある。符号36E、36Fは電磁バルブであり、そのうち、バルブ36Eはエア供給を行うためのものであり、図4においてはMVXと表示されている。また、バルブ36Fはエア抜きを行うためのものであり、図4においてはMVYと表示されている。

【0068】電磁バルブ36B～36Fは、いずれもセミオートT/Mコントロールユニット11により駆動制御されるようになっている。

【0069】電磁式3ウェイバルブ36Bは、メインタンク311とエマージエンシタング31Cとの利用状態を切換えるためのものであり、通常時にはメインタンク311からのエア圧が利用されるように排出状態とされ、メインタンク311が正常に動かないような緊急時にはエマージエンシタング31Cからのエア圧が利用される運転状態とされる。

【0070】電磁式3ウェイバルブ36Cは、ギヤシフトユニット3Aにおけるシフト力を切換えるためのものであり、通常状態であるシフト力が大きくない状態にする時には排出状態とされ、シフト力を大きく作用させる時には連通状態とされる。

【0071】クラッチ2は、クラッチブースタ2Aにエア圧を供給されるとクラッチが切られる断状態とされ、エア圧が供給されるとクラッチが繋がれる接合状態とされる。クラッチブースタ2Aに対してのエア圧の供給状態は電磁式バルブ36Eおよび電磁式2ウェイバルブ36Fによって制御されるようになっている。電磁式2ウェイバルブ36Eが作動した場合には、クラッチブースタ2Aに対してエア圧が供給されてクラッチ2が断状態とされ、電磁式2ウェイバルブ36Fが作動した場合には、クラッチブースタ2Aに対するエア圧が供給され

るとクラッチ2が接合状態とされる。

【0072】電磁式3ウェイバルブ36Dは、セミオートT/Mコントロールユニット11を介した電磁式3ウェイバルブ36E、36Fによるクラッチブースタ2Aの駆動系や制御系が故障等によって停止した場合にクラッチ2が断状態となってしまう緊急時にクラッチ2を接合状態に切換えるようにするためのものであり、通常時には、エアホース32を閉通させる連通状態とされ、緊急時にはクラッチブースタ2Aのエア圧を除去する排出状態とされる。

【0073】図4において符号37Aは、低圧レギュレーティングバルブであり、符号37Bは高圧レギュレーティングバルブである。

【0074】また、図4において符号38はリレーバルブであり、このリレーバルブ38は、サブエアタンク31Aからクラッチブースタ2Aにエア圧を供給するエアホース32に接続されている。リレーバルブ38は、クラッチバルブ6の給込み状態に応じて作動するマスタシリンダ6Aと油路41とを介して接続されており、クラッチバルブ6が給込まれていない場合には、クラッチブースタ2Aのエア圧を排出する排出状態が設定され、またクラッチバルブ6が給込まれた場合にはクラッチブースタ2Aにエア圧を供給する供給状態が設定される。エア圧の供給状態では、クラッチ2が断状態に設定される。図4において符号39はエアドライバである。

【0075】上記したギヤシフトユニット3A内には、図示しないが、例えば、MVA～MVFの6個の電磁バルブが設けられており、これら電磁バルブは、セミオートT/Mコントロールユニット11からの制御信号によっての閉鎖状態が制御され、閉鎖状態に応じてギヤ機構の噛み合い状態が切換えられるようになっている。ギヤシフトユニット3A内での噛み合い状態にあるギヤの位置は、前述したトランスミッションギヤセンサにより検出され、その検出信号がセミオートT/Mコントロールユニット11に出力されるようになっている。また、セミオートT/Mコントロールユニット11は、車両の走行状態と停止状態とを判別している。

【0076】この場合の走行状態とは、前進走行時に相当しており、後退時は停止状態に含まれるようになっている。車両の走行状態と停止状態とは、例えば車速センサ21からの車速検出値を予め設定してあるしきい値（検出車速値）と比較し、その検出車速値がしきい値よりも小さい場合に停止状態として判別する。従って、走行状態の判別は、上記しきい値よりも検出車速が大きい場合に相当する。

【0077】車両が停止状態にあるとき、クラッチバルブ6が給込まれてクラッチロックセンサからオン信号が出力され、チェンジレバー4Aが操作されてNポジションからRポジションに向けて操作された場合には、セミオートT/Mコントロールユニット11からギヤシフト動作が完了しないうちにチェンジレバー4AがNポジションに戻ってしまうと、変速機本体3のギヤ機構での噛み合い状態は、N（中立）状態に切換えられるようになっている。さらに、チェンジレバー4AがRポジションにある場合はMポジションからNポジションに向けて操作された場合にも、変速機本体3のギヤ機構の噛み合い状態は、N（中立）状態に切換えられるようになっている。

【0082】発進の変速段にシフト動作が完了すると、運転者はアクセルペダルとクラッチペダルとを操作して発進する。本実施例の場合、その後のクラッチペダルの操作は不要である。

【0083】車両の走行状態（前進走行状態）では、変速機本体3でのRポジションへのシフト動作が禁止される。

トユニット3Aの電磁バルブ（MVA～MVF）のうちの対応する電磁バルブに作動信号が出力される。これにより、変速機本体3のギヤ機構での噛み合い状態がRポジションへと切換えられる。

【0078】上記Rポジションへの変速段の切換えは、実際に選択されている変速段に相当するギヤの噛み合い位置とセミオートT/Mコントロールユニット11からの出力とされている情報変速段に一致したギヤの噛み合い位置とを電気的に比較し、両変速段が一致した時点で終了したと判断されるようになっている。従って、選択された変速段と指令変速段とが一致すると、シフト動作が完了したことを判別できる。

【0079】車両の停止状態にクラッチペダル6が給込まれている時にチェンジレバー4AがNポジションからDポジションに向けて操作された場合、変速マップに従った変速変速（本実施例では第2変速）に変速される。この状態に引続いてMポジションからUPポジションに向けてチェンジレバー4Aが操作されると、そのチェンジレバー4Aによるシフト指令信号がセミオートT/Mコントロールユニット11に出力されるので、セミオートT/Mコントロールユニット11から電磁バルブ（MVA～MVF）のうちの対応する電磁バルブへ作動信号が出力されて変速機本体3のギヤ機構の噛み合い状態が第3変速ポジションに切換えられる。

【0080】車両の停止状態において、クラッチペダル6が給込まれている時に、チェンジレバー4AがNポジションからMポジションを経てDOWNポジションに向けて操作されると、そのチェンジレバー4Aによるシフト指令信号がセミオートT/Mコントロールユニット11に出力されるので、セミオートT/Mコントロールユニット11から電磁バルブ（MVA～MVF）のうちの対応する電磁バルブへ作動信号が出力されて変速機本体3のギヤ機構の噛み合い状態が第3変速ポジションに切換えられる。

【0081】チェンジレバー4Aが上記したRポジション、第1、第2、第3変速段への選択操作される一方、シフト動作が完了しないうちにチェンジレバー4AがNポジションに戻ってしまうと、変速機本体3のギヤ機構での噛み合い状態は、N（中立）状態に切換えられるようになっている。さらに、チェンジレバー4AがRポジションにある場合はMポジションからNポジションに向けて操作された場合にも、変速機本体3のギヤ機構の噛み合い状態は、N（中立）状態に切換えられるようになっている。

【0082】発進の変速段にシフト動作が完了すると、運転者はアクセルペダルとクラッチペダルとを操作して発進する。本実施例の場合、その後のクラッチペダルの操作は不要である。

【0083】車両の走行状態（前進走行状態）では、変速機本体3でのRポジションへのシフト動作が禁止される。



は、その詳細を図示しないが、現段階での変遷段の表示処理およびそのギヤ位置がニュートラル位置にあるかどうかの判別処理ならびにその判別結果の表示処理がそれぞれ実行される。

【0107】イグニッションキーが始動位置に操作されると、始動処理が実行され（S3）、車速が所定値（30 km/h）以下であるかどうかが判別される（S4）。

【0108】ステップS4において、車速が所定値以上の場合には、後述する変速処理が実行される（S5）。車速が所定値以下である場合には、クラッチ回転数センサ22からの回転数情報に基づき、クラッチ回転数が所定値（600rpm）以下であるかどうかが判断される。

(S6)。

[0109] ステップS6において、クラッチ回転数が所定値以上の場合には、クラッチ機構2の切り動作が実行されているかどうかを判断され(S7)、クラッチ機構2の切り動作が実行されている場合には変速処理(S5)に移行し、切り動作が実行されていない場合には停止処理(S8)に移行する。停止処理は、クラッチ回転数が所定値以下の場合およびクラッチの切り動作が実行されていない場合に付される処理であり、後でその処理内容を説明するが、車両停止時のクラッチ制御が行われる。図5において図4で発生したエンスト時に用いられる処理であり、エンスト発生した場合にエンジンの再始動に係わる処理が実行される。

【0110】図6は、変換処理を示している。同図において、まず、車速、エンジン回転数、現変速段、チェンジレバー4Aのポジション等のデータを読み込む(S101)。次に、システムに異常がないかチェックを行い(S102)、ギヤ位置を表示する(S103)。

【0111】ステップS104において、変速モードが自動変速モードであるかどうかの判断が、チェンジレバ—4Aの位置がDポジションにあるかどうかの判断によって行われる。

【０１１２】自動変速モードが設定された場合には、変速マップ読み取りが実行され（Ｓ１０５）、アクセル開度と車速とのする変速段が読み取られる。そして、ステップＳ１０６で、目標段と現在のギヤ段とが比較され、一致していればクラッチ接合処理（Ｓ１０７）を行ない、一致していなければ目標段に変速される（Ｓ１０８）。

【0113】ステップS104においてチェン징レバー4Aの位置がDポジション以外の場合、ステップ108でチェン징レバー4Aの位置がNポジションかどうかを判断される。Nポジションであれば、ステップS109において現置速段が「N」であるかが判断され、「N」であれば、クラッチ排他処理が行なわれ（S110）、「N」でなければ、「N」へシフトする（S111）。ステップS108でNポジション以外の場合ステップ

レーキを作動させて (S318) ステップS308に移  
行する。

【0122】ステップS310において、シフト操作がシフトアップでないとは判別された場合には、現エンジン回転数を保持できる状態に電子ガバナコントロールユニット12を介して電磁ガバナ14が制御され（S318）、アクセルペダル6の踏み状態が判別される（S319）。

【0123】ステップS319では、アクセラベダル6が検出されていないと判定した場合、クラッチ回数が現エンジン回數に對照に付て電子ガバナコントロールユニット12を介して電子ガバナ1Aが制御される(S320)。また、アクセラベダル6が検出されてい

【0124】次いで、エアチェック(S304)後、先に述べた、ステップS311～S315と同様な処理が実行され、ステップS308に移行する。

【0125】図7に示した変速処理において、1回目のシフト動作が完了してクラッチ機構2を接合状態にして繋ぐ処理が完了するまでの間で、チェンジレバー4Aが

た場合などは、ステップS310、S320、S303、S304、S311～S318の処理が実行され、その結果、ステップS308よりギヤ入力動作が完了していないと判断した場合、シフトフラグ(SHFLG)は「1」の状態であり、また、上記目標段に対応するギヤの噛み合い状態が設定されると、シフトフラグ(SHFLG)が「0」にリセットされると(S309)。

【0126】図8は、図5におけるステップS8で実行される停止処理内容を示すフローチャートである。図8に示すラダグの内容は次のとおりである。

FORFLG: クラッチ切り離し動作状態「0」が初期状態、「1」が自動クラッチ切り完了、「2」が自動クラッチ切り実行中、「3」が自動クラッチ切り完了であると共にクラッチペダル踏み込み中であることをそれぞれ意味している。

図8において、停止処理では、システムに異常がないかどうか自己診断が行われ（S401）、初期データがセミオート/マニュアルユニット1に入力される。ステップS402では、現在運転段がディスプレイ3にて表示され、次いで、ステップS403において車速が規定値（30 km/h）以下であるかどうかが判定される。

【0127】車速が規定値以上であれば駆変速段でのギヤシフトが完了しているかどうか判別される（S404）。ギヤシフトが完了していることがトランスミッション

ヨンギヤセンサからの信号により判断されると、クラッ  
 子の切り動作指令を解除し、この動作状態を示すフラグ  
 (FCRFLG)を「0」にリセットする(図9中、S  
 405、406)。

【0128】ステップS403において車速が規定値以下であると判断された場合、あるいはステップS404においてギヤシフトが完了していないと判断された場合には、ABS、ASRが作動中であるかどうかを判別される（S407）。これら装置が作動中であればそのまま（S407）、作動していない場合にはステップS408に移行する。

【0129】ステップS408では、フラグ（FCRF、LG）が「1」または「3」であるかどうかが判定される。フラグが「1」または「3」であってクラッチの自動切り動作が完了している場合には、ステップS450に移行し、「1」または「3」でない場合には、ステップS409以降の処理が実行される。

【0130】ステップS450以降の処理は、車両が停止状態にある時に実行されるクラッチ切り動作が行われていることを運転者に識別させるための処理である。

【0131】ステップS45では、クラッチの切り換えが完了し、かつクラッチ段5が検出されている場合に、車両停止状態後出手段5の0〜7であるドア開閉スイッチから4番目の信号が判別される。このステップでドアが開放されたことを判別した場合には、ステップS451にて警報ブザー44を作動させる。これにより、運転者は、自動的にクラッチが切られていることを認識することができる。

【0132】一方、ドア開閉スイッチからの信号がない場合には、クラッチ2が自動的に切られている時間が規定時間経過したかどうかが判別される(S452)。この場合には、クラッチ自動切り完了を意味する(FOR FLAG=1)の状態とされている時間を計時する。

【0133】規定時間を経過している場合にはギャシフトユニット3A内がニュートラルに設定されているかどうかが判別される（S453）。

【0134】ステップ454において、ギヤシフトユニット3A内のギヤ機構がニュートラルである場合には警報ブザー14が停止され、また、ニュートラルでない場合には、ギヤシフトユニット3A内のギヤ機構がニュートラルに設定されて警報ブザー14が作動される（S455、S456）。

【0135】警報ブザー14が作動すると、ギヤシフトユニット3Aのギヤ機構がニュートラル位置に設定されたかどうかが判別され（S457）、ニュートラル位置に設定完了の場合には、クラッチ2が接合状態に切換えられてクラッチ2が繋がる（S458）。

【0136】このような処理が実行されると、自動的にクラッチが切られた場合、運転者によるニュートラル状態の設定が行われるのを促すことができ、さらに、運転



者がニュートラル状態を認定していない場合には、自動的にニュートラル状態に切換えられる。これにより、自動的にクラッチの切り動作が完了した場合、その時点でギヤシフトユニット3A内のギヤ機構の噛み合い状態がニュートラル位置でない場合にクラッチが接合されても、エンジンや不意の発進動作が生じることを防止できる。

【0137】ステップS408において、クラッチの自動切り離し動作が完了していないと判断された場合には、ステップS409においてクラッチの自動切り離し動作が実行中であるかどうかを判断され、実行中であれば、ステップS418にてクラッチ自動切り離し動作が完了したかどうかを判断され、完了した場合には、ステップS419においてフラグ (FCRFLG) が「1」に設定される。

【0138】ステップS409においてクラッチの自動切り離し動作が実行中ではないと判断されると、ステップS410において、クラッチペダルの踏み込みが判断される。このステップにおいて、クラッチペダルが踏み込まれている場合には、ステップS420に移行して自動変速を実行される。この場合の自動変速処理は、図7において説明した内容が実行される。

【0139】ステップS410においてクラッチペダルが踏み込まれていないと判断した場合には、ステップS411に移行して、現在変速段が第1速から第7速までのいずれかに該当すれば、ステップS412に移行し、そのいずれでもない場合には、リターンする。

【0140】ステップS412では、車速が0に近づいているかどうかを判断され、車速が低下傾向にあると判断されると、ステップS413に移行し、その傾向がないと判断されるとリターンする。ステップS413では、ブレーキペダルの踏み込み状態が判断され、踏み込まれている場合にはステップS414に移行してクラッチの切り動作が行われ、踏み込まれていない場合にはリターンする。

【0141】ステップS414以降の処理では、自動変速時の加速停止条件が成立したものととして車両停止時のクラッチ切り離し動作制御が実行される。このため、ステップS414では、クラッチの切り離し指令番号が出力され、さらにステップS415では、警報ブザー14に作動信号を出力して運転者にクラッチの切り離しが行われることを知らせる。次いで、ステップS416において、フラグ (FCRFLG) を切り離し動作の実行中に設定し (FCRFLG=2)、自動変速モードの表示を消滅させる (S417)。

【0142】ステップS418において、クラッチの切り動作が完了したかどうかを判断され、完了していることが判断された場合には、フラグ (FCRFLG) を完了時の内容 (FCRFLG=1) に設定する。

【0143】ステップS408において、クラッチの切

ラッチの切り離し動作指令を解除するとともに、ステップS437において警報ブザー14の作動を停止させ、フラグ (FCRFLG) を初期状態に設定する。上記ステップS434では、前記したステップS420と同じ処理が実行される。

【0149】ステップS433において、チェンジレバー4Aの位置がNポジションでないと判断した場合には、ステップS439において、チェンジレバー4Aの位置がRポジションであるかどうかを判断される。レバ位置がRポジションであると判断された場合には、ステップS440においてクラッチペダル6の踏み込み状態が判断され、踏み込まれていると判断した場合には、ステップS441において変速制御が実行される。クラッチペダル6が踏み込まれていない場合にはリターンする。

【0150】ステップS441において変速処理が実行されると、ステップS442において警報ブザー14の作動が停止され、ステップS443においてフラグ (FCRFLG) が初期状態に設定される。

【0151】ステップS439において、レバ位置がRポジションでないと判断された場合には、ステップS444に移行して所定の加速段への加速制御が実行され、次いで、加速制御によるシフト動作が完了したかどうかをステップS445において判断され、完了している場合には、ステップS446において、クラッチペダル6の踏み込み状態が判断される。ステップS446においてクラッチペダル6が踏み込まれていると判断した場合には、ステップS447においてクラッチの切り離し動作指令を解除し、ステップS448において警報ブザー14の作動を停止し、さらにステップS449においてフラグ (FCRFLG) を初期状態に設定する。

【0152】なお、運転状態検出手段としては、本実施例に記載したものに限定するのではなく、運転者が運転状態に記載したものに限定するものであれば良く、例えば、一般的に知られている居眠り検知装置であっても良い。

【0153】本実施例では、自動変速モードにおいて、車両が停止状態の傾向にあるときには、車両停止状態検出手段50からの検出信号により、クラッチの切り離し動作が自動的に行われるようになっているので、運転者へのクラッチ操作の負担を軽減することができる。

【0154】しかも、このような自動的にクラッチの切り離しが行われる際には、その状態を運転者に知らせることができるので、運転者は自らの意思によらずにクラッチが変速状態にされることを前もって認識することが可能になる。

【0155】さらに、クラッチが自動的に切り離されている場合には、運転状態検出手段により運転者が運転状態にないことが検出されると、警報する一方、加速域内でのギヤ機構を自動的にニュートラル位置に切り換えるようになっているので、仮に、クラッチが繋がった場合

でも、動力伝達が行なわれないので、車両の不意な発進を未然に防止することができる。しかも、運転者に警報することで、運転者自身が発進状態を解除することを促すことも可能になる。

【0156】

【発明の効果】以上、説明したように、請求項1、3、4記載の発明によれば、クラッチシフト用アクチュエータによるクラッチの自動的な離脱状態が設定されているときに車両停止状態検出手段および運転状態検出手段からの検出信号によって運転者が運転操作を行なわないことを検出できると共にその状態にあることを警報できるようにしたので、運転者自らの意思によらずクラッチが切り離されていることを認識させることが可能になる。従って、運転者自らギヤ位置をニュートラル位置に設定することを促すことができるので、仮にクラッチが繋がった場合の不意な発進やエンストを運転者自身が確実に防止することが可能になる。

【0157】請求項2記載の発明によれば、自動的にクラッチが切り離し動作された後に所定時間経過する間、警報すると共に所定時間経過した後は、変速側のギヤ機構をニュートラル位置に設定することができるので、運転者の意思によらずにクラッチが繋がった場合でも、不意の発進やエンストを招くことが確実に防止される。

【図面の簡単な説明】

【図1】請求項1乃至5記載の発明による変速装置の全体構成を説明するためのブロック図である。

【図2】図1に示した変速装置に用いられる変速操作手段の一例を示す斜視図である。

【図3】図2に示した変速操作手段によるシフトポジションを説明するための模式図である。

【図4】図1に示した変速装置に用いられるクラッチアクチュエータおよびギヤシフト用アクチュエータの駆動系を説明するための模式図である。

【図5】図1に示した変速装置の作用を説明するためのメインルーンを示すフローチャートである。

【図6】図5に示した処理のうちの加速処理の内容を説明するためのフローチャートである。

【図7】図6に示した処理の一部の処理の内容を説明するためのフローチャートである。

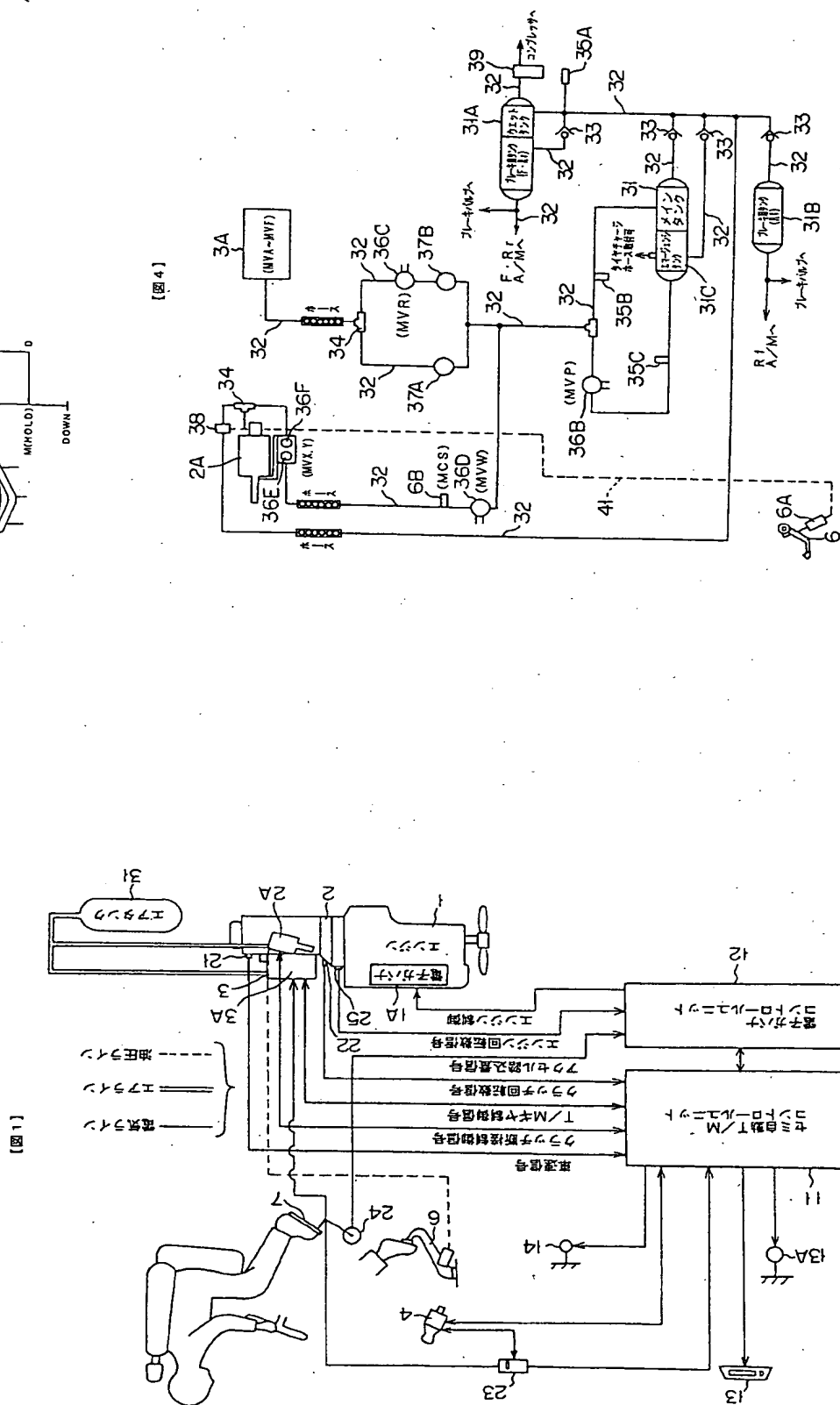
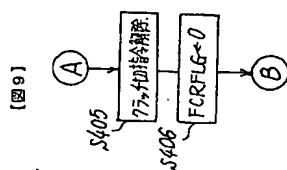
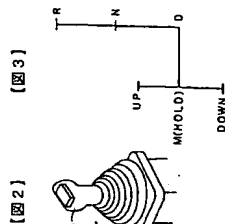
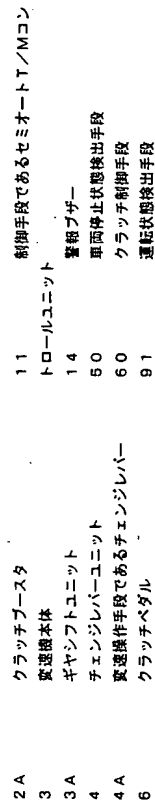
【図8】図5に示した処理のうちの停止処理の内容を説明するためのフローチャートである。

【図9】図8に示したルーンの一部から分岐した処理を説明するためのフローチャートである。

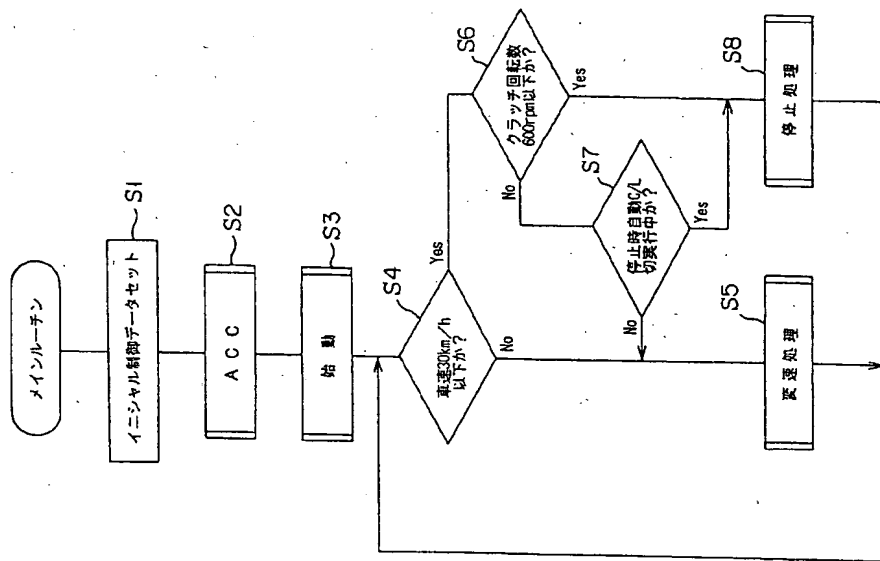
【図10】図8に示したルーンの一部から分岐した処理を説明するためのフローチャートである。

【符号の説明】

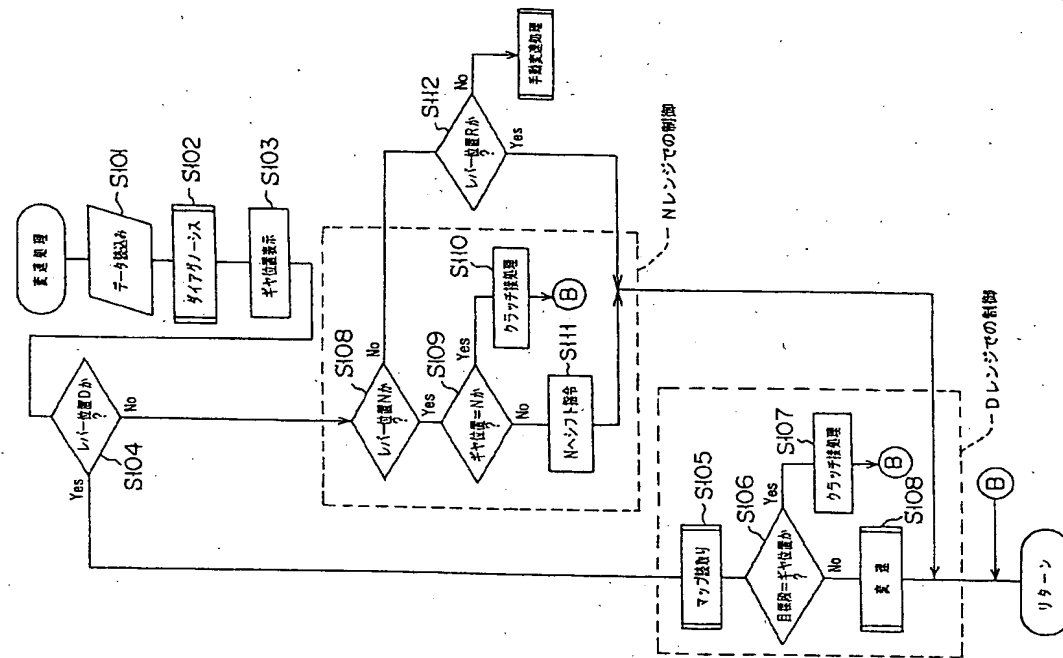
1 エンジン  
1A 電子ギヤパ  
2 クラッチ



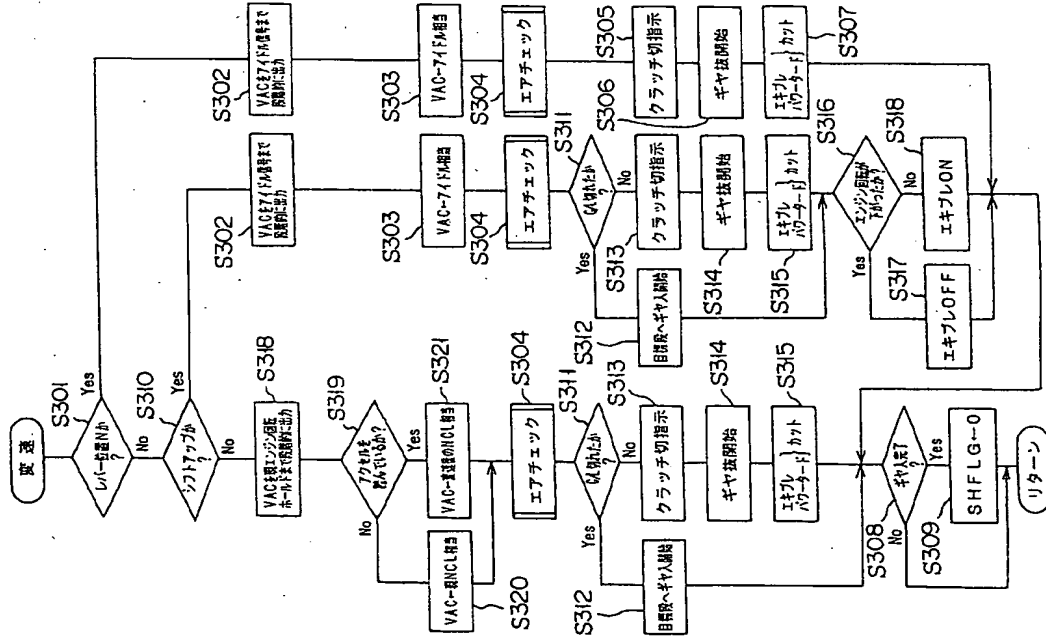
【図5】



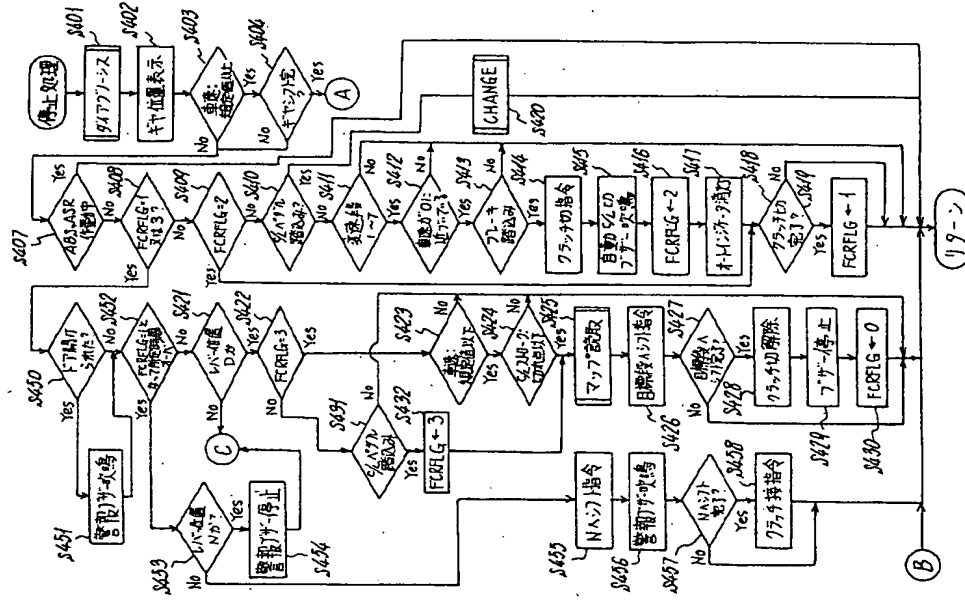
【図6】



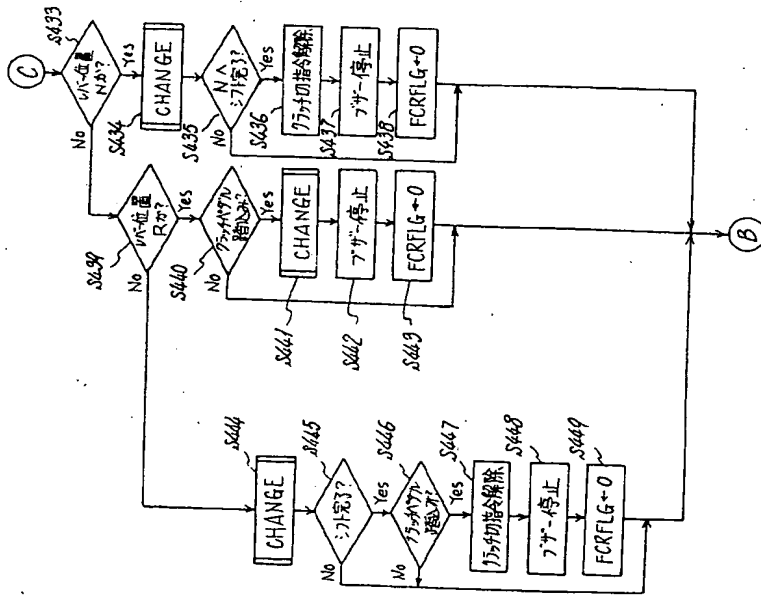
【図 7】



【図 8】



【図10】



フロントページの続き

識別記号	所内整理番号	F I	技術表示箇所
(51) Int. Cl. 6			
F 1 6 H 63/40			
// B 60 K 20/00			A
F 1 6 H 59:42			
59:44			
59:50			
59:54			
59:56			
63:20			